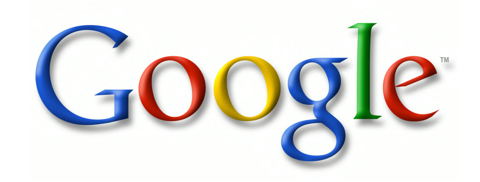
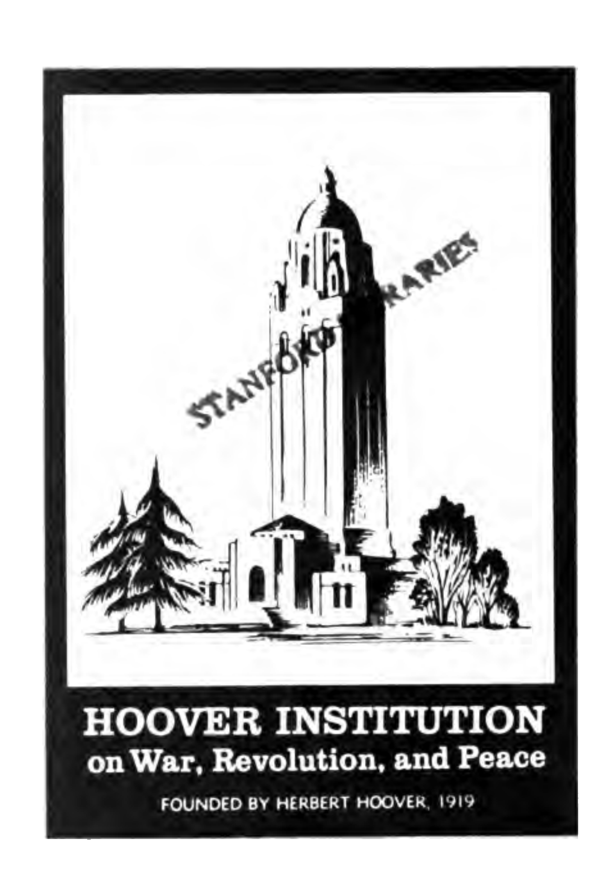

Google


STANFORD LIBRARIES
HOOVER INSTITUTION
on War, Revolution, and Peace
FOUNDED BY HERBERT HOOVER, 1919



Turkey. Ministère du commerce et des travaux publics.

EMPIRE OTTOMAN

Ministère du Commerce et des Travaux Publics

ACTES DE CONCESSION

DU CHEMIN DE FER

DE ......

CONSTANTINOPLE
Imprimerie MIHRAN — Rue de la Sublime Porte, № 7.
1313-1896

10 / 6
A3

CONVENTION

Entre S. Exc. .... Ministre du Commerce et des Travaux Publics agissant au nom du Gouvernement Impérial, ...

D'une part ;

Et Mr. ou la Société ....

....

....

D'autre part ;

Il a été arrêté ce qui suit :

Article 1er. — Le Gouvernement Impérial Ottoman accorde ~~la concession de la construction et de l'exploitation~~, aux conditions suivantes, à Monsieur ....ou à la Société, les concessions suivantes :

1°. la concession de la construction et de l'exploitation d'une ligne ferrée partant de Pande[rma] sur la Mer de Marmara, et aboutissant à la ville de Somma, point terminus d'un e[mbran]chement du chemin de fer Smyrne-Cassaba. ....

2°. la concession de la construction et de l'exploitation des embranchements Mihalitch-Brou[sse] Panderma-Gheunen. ....

3°. ~~à Mr.~~ la concession de la construction et de l'exploitation du port de Panderma, aux conditi[ons] ~~aux conditions suivantes~~ : nouvelles accordées jusqu'à présent, sauf pour ce qui regarde l'établisse[ment] des docks et entrepot[s]

Art. 2. — La durée de cette concession sera de Quatre vingt dix neuf années à partir de la date du Firman de concession.

Art. 3. — Le concessionnaire devra, dans un délai de une année et demie, à partir de la date de la remise du Firman de concession et l'échange de la présente Convention, présenter au Ministère du Commerce et des Travaux Publics en triple expédition, les plans et projets complets, après études définitives et conformément aux prescriptions

du Cahier des Charges. Ces plans et projets devront êtr examinés et, selon le cas, approuvés tels quels ou modi fiés, s'il y a lieu, dans le délai de trois mois à partir de l date de leur présentation. A

A. Passé ce délai, les projets présentés au Ministère du Commerce et des Travaux Publics seront considérés comme approuvés et le concessionnaire commencera les travaux.

Art. 4. — Le concessionnaire s'engage à commencer à ses frais, risques et périls, les travaux dans un délai de .... deux années et à les terminer, de même, dans un délai de ...... cinq années .... à partir de la date de l'échange de la présente convention; les travaux devront être exécutés conformément aux règles de l'art et aux prescriptions du Cahier des Charges ci-annexé ainsi qu'aux dispositions des plans et projets approuvés; toutefois, en cas de force majeure, les délais d'exécution seront pro longés d'une durée égale à celle de l'interruption des travaux, à la condition que le concessionnaire en avise immédiatement et officiellement par écrit les autorités locales ainsi que le Ministère du Commerce et des Travaux Publics.

Art. 5. — Le Ministère du Commerce et des Travaux Publics contrôlera les travaux par l'intermédiaire d'un ou plusieurs commissaires durant leur exécution, à l'achève ment des travaux et avant la réception. Ce contrôle s'ap pliquera, de même, à l'exploitation et au bon entretien des travaux pendant la durée de la concession.

Le concessionnaire déposera, chaque année, à l'ordre du Ministère du Commerce et des Travaux Publics et à titre de frais de contrôle une somme de L T trois par kilom payable mensuellement par douzième et ce, à partir de la date fixée pour la présentation des plans jusqu'à la fin de la concession.

Art. 6. — L'entreprise étant d'utilité publique, les terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances et appartenant à des particuliers seront pris conformément à la loi sur l'expropriation, toutes les fois qu'une entente ne pourra pas être établie entre le conces- sionnaire et les propriétaires pour l'achat ds ces terrains

Les terrains nécessaires pour l'occupation temporaire

pendant les travaux seront livrés au concessionnaire par les autorités locales à charge pour lui d'en indemniser les propriétaires.

Les terrains dits Arazii-Emiriéï-Halié, nécessaires à l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, seront abandonnés gratuitement au concessionnaire. L'occupation temporaire de ces terrains, durant les travaux de construction, lui sera également accordée à titre gratuit. B

B. Le concessionnaire p
exploiter les carrières de p
sables se trouvant dans ces t
gratuitement à condition de
une fois les travaux finis. D
où il voudra continuer l'exp
de ces carrières, pendant la p
ploitation, il sera tenu de p
droits y relatifs conformém
règlements ad hoc.

Art. 7. La ligne sera établie à une seule voie; cependant les expropriations seront faites en vue de l'établissement d'une seconde voie. Aussitôt que les recettes brutes kilométriques atteindront le chiffre de 30,000 fr., le Gouvernement Impérial aura le droit de réclamer l'établissement de la seconde voie que le concessionnaire sera tenu de construire à ses frais.

Art. 8. — Le matériel et les matériaux, fers, houilles, machines, et autres nécessaires au premier établissement du chemin de fer et de ses dépendances, que le concessionnaire achètera dans l'Empire ou qu'il fera venir de l'étranger, seront exempts de tous droits de douane; de même le sol, fonds et revenus du chemin de fer ne seront passibles d'aucun impôt C ~~Toutefois, les actions et obligations à émettre ainsi que tous les autres titres et actes relatifs à la concession seront soumis à la loi sur le Timbre.~~

C. Il en sera de même o
et des obligations que le c
naire émettra en conform
Convention et du Cahier de
Mais tous les autres titres e
latifs à la concession seron
à la loi du timbre.

Les charbons de terre que
sionnaire ferait venir de l'
seront également exempts
droits de douane, et ce, pour
premières années, à partir
de la mise en exploitation
ferrée.

Art. 9. Les bois et charpentes nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer pourront être coupés dans les forêts voisines appartenant à l'État, conformément au règlement y relatif.

Art. 10. — Aussitôt que le concessionnaire notifiera au Ministère du Commerce et des Travaux Publics l'achèvement des travaux, celui-ci fera inspecter les travaux exécutés par une commission technique nommée à cet effet, et procédera à la réception provisoire, s'il y a lieu; un an après la réception provisoire, une seconde inspection des travaux sera faite par une commission technique et, dans le cas où il sera constaté que les travaux ont été exécutés

conformément aux règles de l'art et aux prescriptions du Cahier des Charges, le Ministère du Commerce et des Travaux Publics prononcera, sur le rapport de la commission, la réception définitive. Tous les frais et déplacements de ces commissions techniques seront à la charge du concessionnaire. D.

D. Le concessionnaire aura le droit de faire procéder, par le Ministère du Commerce et des travaux, à la réception provisoire des lignes construites par fractions partielles qu'il ouvrira à l'exploitation à condition que chaque tronçon mis en exploitation ne soit pas inférieur de 20 kilom. et qu'il aboutisse à une station.

Art. 11. — Pendant toute la durée de la concession, le chemin de fer et ses dépendances ainsi que son matériel fixe et roulant seront tenus dans un parfait état d'entretien et ce, aux frais du concessionnaire; faute de quoi, il sera procédé, à l'égard de ce dernier, conformément à l'Art. 17 du Cahier des Charges.

Art. 12. — Le concessionnaire est tenu de se conformer, quant à ce qui concerne la police et la sécurité de la voie, aux lois et règlements actuellement en vigueur et à promulguer, à l'avenir, dans l'Empire Ottoman.

Dans le cas d'interruption du service sur une partie ou sur la totalité de la voie, par la faute du concessionnaire, le Gouvernement Impérial prendra, aux frais, risques et périls du concessionnaire, les mesures nécessaires, conformément à l'Art. 16 du Cahier des Charges pour assurer provisoirement l'exploitation.

Art. 13. — Le concessionnaire aura le droit de percevoir des droits de péage, conformément aux tarifs, à partir de la réception provisoire des ouvrages jusqu'à l'expiration de la concession.

Art. 14. — Le transport des militaires des armées de terre et de mer, voyageant en corps ou isolément, tant en temps de guerre qu'en temps de paix, ainsi que du matériel et approvisionnements de guerre, des prisonniers et condamnés, des agents de l'Etat, des valises postales, sera effectué conformément aux prescriptions du Titre V du Cahier des Charges.

Art. 15. — Pour l'exécution des engagements qu'il contracte par la présente, le concessionnaire est tenu et autorisé de former, dans le délai de .... à

partir de la date du Firman Impérial, une société anonyme ottomane, sur la base des statuts ci-annexés.

Art. 16. — Comme garantie de l'exécution des présents engagements, le concessionnaire devra, dans le délai ~~d'un~~ de trois mois, à partir du jour où la promulgation du Firman de concession lui sera notifiée, déposer à la Banque Ottomane et à titre de cautionnement, une somme de Deux cent mille francs en numéraire ou en titres de l'État au cours du jour. Si le dépôt se fait en titres, la Banque prendra l'engagement de parfaire la différence en cas de baisse de prix. Aussitôt après le dépôt du cautionnement, le Firman de concession sera remis au concessionnaire. Le cautionnement ne sera restitué qu'à la réception définitive des ouvrages; si, dans le délai ~~d'un~~ de trois mois le concessionnaire n'effectue pas le dépôt sus-énoncé, il sera déchu, sans aucune mise en demeure préalable, de tous les droits à la concession.

Art. 17. — Après les trente premières années de la concession le Gouvernement Impérial aura le droit de racheter la ligne, à quelque époque que ce soit jusqu'à la fin de la concession, moyennant un paiement d'une somme annuelle équivalant au 50 % des recettes brutes moyennes des cinq années qui précéderont le rachat; le Gouvernement assurera au concessionnaire le paiement régulier du prix de rachat qui fera l'objet d'une Convention à intervenir entre les parties.

Il sera procédé à la remise de la ligne au Gouvernement ainsi qu'à l'achat par ce dernier du matériel, matériaux et approvisionnements existants, conformément à l'Art. 19 du Cahier des Charges, Et la somme à payer ne sera pas inférieure à Ltq. 10.000 par an

Art. 18. A l'expiration de la concession le Gouvernement Impérial sera substitué à tous les droits du concessionnaire sur le chemin de fer et ses dépendances ainsi que sur le matériel et matériaux, et entrera en jouissance des produits y afférents.

Il sera procédé à la remise de la ligne et de ses dépendances, libres de toute dette et engagement, au Gouvernement Impérial et à l'achat par ce dernier du matériel et

approvisionnements, conformément à l'Art. 22 du Cahier des Charges.

Art. 19. — A l'exception du personnel technique tous les emloyés et agents du chemin de fer seront sujets ottomans; ils porteront le fez et la tenue qui sera fixée et adoptée par le Gouvernement Impérial. F

F. Tous les agents et employés qui seraient en relation avec le public sauront la langue turque. Le concessionnaire tiendra à son service des ingénieurs diplômés de l'École Impériale.

Art. 20. — Le concessionnaire pourra exploiter les mines qu'il aura découvertes dans G ~~le voisinage~~ de la voie en se conformant aux lois et règlements y relatifs. Il pourra, de même, opérer des coupes dans les forêts avoisinant la ligne, après recours à l'administration compétente, et en se conformant aux règlements régissant la matière.

G. une espace de 25 kilom. des deux côtés ....

Art. 21. — Le Gouvernement pourra faire élever à ses frais des retranchements et travaux de défense sur les points de la ligne principale ou de ses embranchements, où il le jugera nécessaire.

Art. 22. — Les objets d'art et antiquités découverts pendant les travaux seront soumis aux règlements régissant la matière; toutefois, le concessionnaire sera dispensé de la formalité de présenter une demande et d'obtenir une autorisation pour les recherches.

Art. 23. — Le concessionnaire est tenu de présenter au Ministère du Commerce et des Travaux Publics un état mensuel de toutes les recettes; ces états seront dressés conformément aux indications de l'art 17. du Cahier des Charges.

Art. 24. — Dans le cas où, sans un motif de force majeure dûment constaté, le concessionnaire n'aurait pas, dans les délais fixés, commencé les travaux, ou qu'après les avoir commencés, il les laisserait inachevés ou qu'il aurait interrompu le service des transports, ou enfin qu'il n'aurait pas exécuté les autres engagements découlant de la présente Convention, il sera déchu de ses droits à la concession, et dans ce cas, le Gouvernement adoptera les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service, conformément aux indications de l'Art. 20 du Cahier des Charges. Les ouvrages, le matériel et les approvisionnements

seront mis aux enchères et le cautionnement déposé sera confisqué au profit du Gouvernement.

Art. 25. — Le concessionnaire établira gratuitement, et sur les points désignés par le Gouvernement, les locaux nécessaires aux bureaux des agents chargés du contrôle de l'Etat et des employés de la Douane, des Postes et de la Police, ainsi que des agents des transports militaires.

Art. 26. — Le concessionnaire devra établir à ses frais, sur tout le parcours de la voie une ligne télégraphique; cette ligne ne pourra pas servir aux correspondances privées et n'ayant pas trait à l'exploitation du chemin de fer.

Le Gouvernement pourra faire usage des poteaux du concessionnaire pour l'établissement d'une ligne télégraphique; dans le cas où ces poteaux ne suffiraient pas aux besoins de ce service, le Gouvernement aura le droit de faire établir à ses frais d'autres poteaux sur le parcours de la voie, ou d'installer, en cas de rupture et de dérangement de ses lignes, des télégraphistes dans les stations pour la transmission par les lignes de la Compagnie des dépêches officielles importantes, à la condition toutefois, de n'apporter aucune entrave au service du chemin de fer.

Art. 27. — Le concessionnaire aura le droit de faire transporter, avec ses propres moyens de transport et sans payer aucune taxe à l'Administration des Postes de l'Empire, les correspondances et valises H concernant exclusivement le service du chemin de fer.

H le matériel et les matériaux tels que charbons huiles et autres nécessaires

Art. ~~28.~~ 31 La société anonyme qui sera substituée au concessionnaire devant être ottomane, toutes contestations et différends qui surviendraient, soit entre le Gouvernement Impérial et le concessionnaire ou la société, I ~~soit entre~~ le concessionnaire ou la société, et les particuliers, par suite de l'exécution ou de l'interprétation de la présente Convention et du Cahier de Charges y annexé, seront déférés aux Tribunaux compétents ottomans.

I seront déférés au Conseil d'Etat, et toutes autres contestations personnelles ont

La Société étant anonyme Ottomane, elle sera obligée de faire toutes ses correspondances avec le Gouvernement en langue turque.

N. B. Voir au verso les N° 28, 29 et 30 puis revenir ici au N° 31.

Art 28. Le concessionnaire étant libre de construire les deux embranchements dont il est fait mention à l'art I. de cette convention, s'il veut les construire, il est tenu de présenter les projets définitifs de ces lignes dans le cours des cinq premières années partant de la date du Firman Impérial, et de les achever dans une période de huit ans à partir de la même date. Passé ce délai, le Gouvernement aura le droit de céder la concession de ces embranchements à d'autres.

Art. 29. Aussitôt que les recettes brutes moyennes annuelles auront dépassé le chiffre de fr. 15.000 par kilomètre le surplus sera reporté en amortissement des recettes b. des années précédentes qui n'auraient pas atteint ce. L'amortissement effectué, ~~du reliquat~~ le 25% du rel sera versé par le concessionnaire à la caisse du Ministère du Commerce et des Travaux Publics.

Art. 30. Lorsque le concessionnaire voudra commencer les travaux du port de Panderma, il a les cinq premières années, à partir de la date du Firman Impérial, pour en faire la notification officielle et par écrit au Gouvernement et un délai de une année après cette notification pour présenter au Ministère du Commerce et des Travaux Publics les plans et projets de ce port, dont les travaux devront être achevés dans trois ans et demi, à partir de la date de l'accep tion des projets et de la signature de la convention et du ca des charges spécial qui seront dressés par le G. I. O. d'accord avec le concessionnaire.

Le concessionnaire venant à manquer à ses devoirs et aux délais prescrits ci-dessus, le Gouvernement Ottoman pourra céder à d'autres la construction et l'exploitation de ce port

N. B. On peut obtenir aussi du Gouvernement le droit d'établir une ligne de bateaux à vapeur entre Constple et Panderma à la condition que la vitesse du bateau ne soit pas inférieure à 15 Mts par heure.

CAHIER DES CHARGES

TITRE I

PROJETS, TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art. 1. — Le concessionnaire devra soumettre à l'approbation du Ministère du Commerce et des Travaux Publics, dans les délais prescrits à l'Art. 3 de la Convention, et en triple expédition, les projets de tous les ouvrages à exécuter.

Le tracé et le profil en long du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant pour la ligne entière ou chaque section de la ligne:

1° — Une carte générale à l'échelle de $^1/_{100000}$; figurant le relief du terrain.

A. 2

A. 2. Un profil en long à l'échelle de 1/100.000 les longueurs et de 1/250 les hauteurs

3° — Un plan coté général à l'échelle de $^1/_{5000}$;

4° — Un profil en long à l'échelle de $^1/_{5000}$ pour les longueurs et de $^1/_{500}$ pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour point de comparaison; au dessous de ce profil, on indiquera au moyen de deux lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

A). Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine;

B). La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières.

C). ~~Enfin sur une troisième ligne disposée au dessus du profil on indiquera la longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe.~~

5° ~~4°~~ — Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie.

6° ~~5°~~ — Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet, et un devis estimatif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes, déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan général que sur le profil en long, le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Les plans d'ensemble des stations seront dressés à l'échelle de $^1/_{1000}$, les coupes en seront à l'échelle de $^1/_{100}$; les projets des batiments des stations seront faits à l'échelle de $^1/_{100}$.

Les plans et coupes des ouvrages d'art seront dressés à l'échelle de 0,02 par mètre.

Pour tous les ouvrages ayant des portées inférieures à 50 ~~10~~ mètres, le concessionnaire pourra se contenter de faire approuver les types une fois pour toutes, et ne fournir que les plans et coupes des ouvrages ayant une ouverture supérieure à ~~10~~ 50 mètres.

Le concessionnaire devra d'ailleurs justifier les débouchés attribués aux ouvrages; il devra en outre, pour les ponts métalliques, fournir des calculs justificatifs des dimensions attribuées au métal. Ces calculs devront être faits sur les bases qui seront fixées par le Ministère du Commerce et des Travaux Publics conformément aux règles en usage.

Tous les projets et rapports spécifiés au présent Cahier des Charges devront être pliés aux dimensions réglementaires de 0,m21 de largeur sur 0,m31 de hauteur, porter un titre, un numéro d'ordre, la date et la signature du concessionnaire.

ceux qui seront formés de poutres horizontales en fer, la hauteur sous poutre sera d'au moins 4m,30.

La largeur entre les parapets des viaducs sera au moins de 4m,50 pour une voie et 8m,00 pour deux voies.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route la largeur entre les parapets du pont qui supporte la route sera fixée par le Gouvernement, en tenant compte des circonstances locales, et variera de 3m à 10m, suivant l'importance de la route.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 4m,50 pour une voie et de 8m au moins pour deux voies ; la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs jusqu'à la clé de la voûte, pour le passage des trains, ne sera pas inférieure à 4m,80.

Dans le cas où les routes seraient traversées à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

H ~~Chaque passage à niveau sera muni d'une barrière qui s'ouvrira en dehors du chemin de fer ; il sera en outre établi sur les points où il sera jugé nécessaire une maison de garde toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par le Gouvernement.~~

H Il sera établi des barri
aux passages à niveau
pour la sûreté de la cir
tion toutes les fois que
nécessité sera reconnue
par le Gouvernement

S'il devient nécessaire de détourner ou de modifier l'emplacement ou les profils des routes préexistantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les parties modifiées ne devra pas, dans tous les cas, dépasser le maximum de l'inclinaison des anciennes routes.

Dans tous les cas les passages à niveau devront, dans le sens de l'écoulement des eaux, se raccorder avec les routes par un palier de 10m, au moins, de longueur.

Art. 9. — Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer, à ses frais, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux ; les débouchés, d'après les règles de l'art, des ponts à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours



Les raccordements des pentes se feront au moyen de courbes verticales d'un rayon convenable.

Les déclivités correspondant aux courbes de faibles rayons devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées qu'après avoir été approuvées par le Gouvernement Impérial.

Art. 7.— Les voies d'évitement, de stationnement, de chargement et de déchargement devront être en nombre suffisant et seront déterminées par le Gouvernement, sur la proposition du concessionnaire. Il est stipulé, dès à présent, que la distance moyenne des stations sera de 15 kilomètres. La longueur de la voie d'évitement ne sera pas moindre de 400^{m} mesurée entre la pointe des aiguilles des changements de voie, pour les ~~grandes~~ lignes, et de 300 mètres pour les lignes ~~de moindre importance~~. Dans l'établissement du profil en long, on aura soin de ménager des paliers d'une longueur convenable aux endroits où l'établissement ultérieur de stations nouvelles sera probable.

Art. 8. — Lorsque le chemin de fer devra traverser des chemins ~~ou routes non dérivés~~, il devra passer, autant que possible, au-dessus ou au-dessous de ces routes; ~~toutefois~~, on pourra établir des passages à niveau sur les dites voies. ~~lorsque la disposition des lieux ne permettra pas de construire des viaducs en dessus ou en dessous sans des dépenses considérables et sans apporter des embarras fâcheux à la circulation.~~

Lorsque le chemin de fer devra passer au dessus d'une route, l'ouverture du viaduc sera fixée, en tenant compte des circonstances locales par le Ministère du Commerce et des Travaux Publics, sur la proposition du concessionnaire, et pourra varier de 3 à 10 mètres.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clé, à partir du sol de la route, sera de 5^{m},00 au moins; pour

ceux qui seront formés de poutres horizontales en fer, la hauteur sous poutre sera d'au moins 4m,30.

La largeur entre les parapets des viaducs sera au moins de 4m,50 pour une voie et 8m,00 pour deux voies.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route la largeur entre les parapets du pont qui supporte la route sera fixée par le Gouvernement, en tenant compte des circonstances locales, et variera de 3m à 10m, suivant l'importance de la route.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 4m,50 pour une voie et de 8m au moins pour deux voies ; la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs jusqu'à la clé de la voûte, pour le passage des trains, ne sera pas inférieure à 4m,80.

Dans le cas où les routes seraient traversées à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

H ~~Chaque passage à niveau sera muni d'une barrière qui s'ouvrira en dehors du chemin de fer ; il sera en outre établi sur les points où il sera jugé nécessaire une maison de garde toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par le Gouvernement.~~

H Il sera établi des barri aux passages à niveau pour la sûreté de la cir tion toutes les fois que nécessité sera reconnue par le Gouvernement

S'il devient nécessaire de détourner ou de modifier l'emplacement ou les profils des routes préexistantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les parties modifiées ne devra pas, dans tous les cas, dépasser le maximum de l'inclinaison des anciennes routes.

Dans tous les cas les passages à niveau devront, dans le sens de l'écoulement des eaux, se raccorder avec les routes par un palier de 10m, au moins, de longueur.

Art. 9. — Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer, à ses frais, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux ; les débouchés, d'après les règles de l'art, des ponts à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours

5° ~~4°~~ — Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie.

6° ~~5°~~ — Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet, et un devis estimatif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes, déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan général que sur le profil en long, le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Les plans d'ensemble des stations seront dressés à l'échelle de $^1/_{1000}$, les coupes en seront à l'échelle de $^1/_{100}$; les projets des batiments des stations seront faits à l'échelle de $^1/_{100}$.

Les plans et coupes des ouvrages d'art seront dressés à l'échelle de 0,02 par mètre.

Pour tous les ouvrages ayant des portées inférieures à 50 [illegible] mètres, le concessionnaire pourra se contenter de faire approuver les types une fois pour toutes, et ne fournir que les plans et coupes des ouvrages ayant une ouverture supérieure à [illegible] 50 mètres.

Le concessionnaire devra d'ailleurs justifier les débouchés attribués aux ouvrages; il devra en outre, pour les ponts métalliques, fournir des calculs justificatifs des dimensions attribuées au métal. Ces calculs devront être faits sur les bases qui seront fixées par le Ministère du Commerce et des Travaux Publics conformément aux règles en usage.

Tous les projets et rapports spécifiés au présent Cahier des Charges devront être pliés aux dimensions réglementaires de 0,m21 de largeur sur 0,m31 de hauteur, porter un titre, un numéro d'ordre, la date et la signature du concessionnaire.

Art. 2. — Les travaux de la ligne seront exécutés pour une seule voie; mais les expropriations seront faites de façon à suffire à l'établissement éventuel d'une seconde voie; ~~les tunnels seront aussi construits pour deux voies~~.

Art. 3. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,44 à 1m,45.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté, entre le bord extérieur du rail et l'arrête supérieure du ballast sera de 1m,10 pour une voie; s'il y a deux voies, l'entrevoie aura 2 mètres. B.

B. et dans le cas où on met des traverses en fer, on peut diminuer l'épaisseur du ballast jusqu'à 0m 30 sur la quantité de celui-ci.

Le ballast aura une épaisseur minimum de 0m,40. La largeur en couronne du terrassement sous le ballast aura 5,50 ~~6m,00~~ pour une voie et 9m,10 ~~,00~~ pour deux voies.

Les largeurs ci-dessus pourront être réduites à 5m,10 pour une voie et à 8m,60 pour deux voies dans les parties difficiles de la ligne, à condition de ~~prendre les dispositions de construire des viaducs en dessus ou en dessous~~ de mettre des traverses en fer

Art. 4. — Le concessionnaire établira le long du chemin de fer les fossés, les rigoles et banquettes qui seront jugés nécessaires pour l'écoulement des eaux, l'assainissement de la voie et des chambres d'emprunt, et le maintien des ouvrages.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à trois cents mètres (300m); une partie droite de 100m devra être ménagée entre deux courbes consécutives lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

D ~~En outre, les courbes devront être raccordées avec les alignements au moyen d'une courbe formant une parabole.~~ D.

D. Lorsque les courbes devront être raccordées avec les alignements au moyen de courbes paraboliques, on pourra diminuer la longueur du rayon jusqu'à 150 mètres

Art. 6. — Le maximum normal de l'inclinaison des pentes et rampes, ~~dans le sens de la mer~~, est fixé à vingt cinq millimètres par mètre, ~~et dans le sens de l'intérieur du pays, à quinze millimètres par mètre~~.

Une partie horizontale de 100m au moins devra être ménagée entre deux déclivités, lorsque ces déclivités se succèderont en sens contraire.

E. et tout autant qu'elles ne portent aucun préjudice au service régulier de l'exploitation avec une vitesse moyenne de 35 Kil. à l'heure arrêts compris.

Les raccordements des pentes se feront au moyen de courbes verticales d'un rayon convenable.

Les déclivités correspondant aux courbes de faibles rayons devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées qu'après avoir été approuvées par le Gouvernement Impérial. E

Art. 7.— Les voies d'évitement, de stationnement, de chargement et de déchargement devront être en nombre suffisant et seront déterminées par le Gouvernement, sur la proposition du concessionnaire. Il est stipulé, dès à présent, que la distance moyenne des stations sera de 15 kilomètres. La longueur de la voie d'évitement ne sera pas moindre de 400m mesurée entre la pointe des aiguilles des changements de voie, pour les ~~grandes~~ lignes, et de 300 mètres pour les lignes d'embranchement ~~de moindre importance~~. Dans l'établissement du profil en long, on aura soin de ménager des paliers d'une longueur convenable aux endroits où l'établissement ultérieur de stations nouvelles sera probable.

Art. 8. — Lorsque le chemin de fer devra traverser des chemins ~~ou routes non dérivés~~, il devra passer, autant que possible, au-dessus ou au-dessous de ces routes; ~~Tou~~- Disposé pour le passage public ~~tefois~~, on pourra établir des passages à niveau sur les dites voies. ~~lorsque la disposition des lieux ne permettera pas de construire des viaducs en dessus ou en dessous sans des dépenses considérables et sans apporter des embarras fâcheux à la circulation.~~

Lorsque le chemin de fer devra passer au dessus d'une route, l'ouverture du viaduc sera fixée, en tenant compte des circonstanes locales par le Ministère du Commerce et des Travaux Publics, sur la proposition du concesssionnaire, et pourra varier de 3 à 10 mètres.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clé, à partir du sol de la route, sera de 5m,00 au moins ; pour

ceux qui seront formés de poutres horizontales en fer, la hauteur sous poutre sera d'au moins 4m,30.

La largeur entre les parapets des viaducs sera au moins de 4m,50 pour une voie et 8m,00 pour deux voies.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route la largeur entre les parapets du pont qui supporte la route sera fixée par le Gouvernement, en tenant compte des circonstances locales, et variera de 3m à 10m, suivant l'importance de la route.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 4m,50 pour une voie et de 8m au moins pour deux voies ; la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs jusqu'à la clé de la voûte, pour le passage des trains, ne sera pas inférieure à 4m,80.

Dans le cas où les routes seraient traversées à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

H ~~Chaque passage à niveau sera muni d'une barrière qui s'ouvrira en dehors du chemin de fer ; il sera en outre établi sur les points où il sera jugé nécessaire une maison de garde toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par le Gouvernement.~~

H Il sera établi des barr aux passages à niveau pour la sûreté de la c tion toutes les fois que nécessité sera reconnu par le Gouvernement

S'il devient nécessaire de détourner ou de modifier l'emplacement ou les profils des routes préexistantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les parties modifiées ne devra pas, dans tous les cas, dépasser le maximum de l'inclinaison des anciennes routes.

Dans tous les cas les passages à niveau devront, dans le sens de l'écoulement des eaux, se raccorder avec les routes par un palier de 10m, au moins, de longueur.

Art. 9. — Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer, à ses frais, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux ; les débouchés, d'après les règles de l'art, des ponts à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours

d'eau quelconques, seront fixés par le Ministère du Commerce et des Travaux Publics sur la proposition du concessionnaire.

Art. 10. — Le concessionnaire n'emploiera, dans l'exécution des travaux, que des matériaux de bonne qualité, et il devra se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide tant des ouvrages que du matériel.

Les ponts et pontceaux à construire sur les cours d'eau ou sur les voies publiques et privées, ainsi que les aqueducs, seront construits en pierre et en fer ; le bois ne sera employé que dans les fondations, les tabliers et les longrines à placer sous les rails. Ces ponts seront, avant la réception, soumis à l'épreuve conformément au programme qui sera présenté à l'approbation dn Ministère du Commerce et des Travaux Publics en même temps que les projets de ces ouvrages.

Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer devront être de bonne qualité et offrir la résistance propre à remplir leur destination.

Les rails en acier auront un poids de 30 kilogrammes par mètre, système Vignole, avec éclisses ; les joints des rails pourront être en porte à faux. Les distances des traverses d'axe en axe seront de 0m,90 ; le porte à faux des rails compté de l'axe des traverses ne devra pas surpasser 0m,33.

Sur les déclivités égales ou supérieures à 18 millimètres par mètre, le poids des rails en acier ne pourra être inférieur à 35 kilogrammes par mètre.

Les stations seront construites en pierres et briques ; elles seront recouvertes en pierres ou tuiles ou avec une toiture métallique.

Les talus des remblais, déblais et emprunts, auront une inclinaison variable déterminée en cours d'exécution par le Ministère du Commerce et des Travaux Publics ou ses délégués, sur les propositions du concessionnaire.

Art. 11. — A la traversée des villes, villages, ou sta-

TITRE II.

Entretien et exploitation.

Art. 15. — Le chemin de fer devra être construit dans toutes ses parties de manière à permettre un service d'exploitation régulier à la vitesse moyenne de 35 kilomètres à l'heure, arrêts compris.

Art. 16. — Les locomotives, voitures à voyageurs, wagons à marchandises et, en général, toutes les parties du matériel roulant devront être construits d'après les meilleurs modèles en usage.

Les voitures à voyageurs seront de trois classes, l'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra une plaque indiquant le nombre des places de ce compartiment.

Des compartiments seront réservés aux femmes voyageant seules.

Art. 17. — Le concessionnaire entretiendra toujours en bon état la ligne et ses dépendances, ainsi que le matériel fixe et roulant, de manière que la circulation sur toute son étendue soit toujours facile et sûre ; il aura soin d'écarter constamment toute cause qui pourrait donner lieu à des accidents.

Si le concessionnaire fait preuve de négligence ou apporte des retards dans l'exécution des présents engagements, il lui sera fait une mise en demeure, et si, dans l'espace d'un mois à partir de la date de la mise en demeure, il ne s'est pas conformé à cette mise en demeure, le Gouvernement Impérial y pourvoira d'office aux frais du concessionnaire, et procédera aux travaux de réparations nécessaires ; les frais de ces travaux seront pris sur les revenus de la ligne, et en cas d'insuffisance le concessionnaire sera tenu de les parfaire.

Art. 18. — Le concessionnaire sera tenu de faire circuler chaque jour et dans chaque sens de la ligne au moins un train ~~de voyageurs~~. La vitesse de ces trains ne sera pas
mixte.

deux fois par semaine et dans les deux sens de la ligne, un train de voyageurs dont la vitesse ne sera pas inférieure à 35 Kil. à l'heure arrêts compris ; le concessionnaire prendra toutes mesures nécessaires avec la Société concessionnaire du chemin de fer Smyrne-Cassaba pour ne pas créer des difficultés au point de jonction.

~~25~~ 25 I
inférieure à ~~25~~ kilomètres à l'heure, arrêts compris. La marche de ces trains sera réglée par le Ministère du Commerce et des Travaux Publics, la Compagnie entendue.

Art. 19. — Le concessionnaire dressera mensuellement et remettra au Ministère du Commerce et des Travaux Publics un état indiquant les recettes de toute nature de la ligne ~~. Dans l'état indiquant les recettes brutes, il sera fait mention des recettes brutes provenant de transport de voyageurs et marchandises, ainsi que de tous les autres produits et recettes de la ligne.~~

J. et il remettra annuellement au Ministère du Commerce et des Trav. Publics des tableaux statistiques indiquant les frais de la ligne de l'année, et d'autres opérations financières de la Société, d'après le modèle que le Ministère du Commerce et Trav. Publics lui fournira.

TITRE III.

Rachat et déchéance de la concession, formalités à remplir à l'expiration de la concession.

Art. 20. — En cas de déchéance prononcée contre le concessionnaire, conformément aux dispositions de l'Art 24 de la Convention, il sera pourvu à l'exécution des engagements contractés par le concessionnaire au moyen d'une adjudication après mise à prix des ouvrages déjà construits, des objets et du matériel fixe et roulant qui lui appartiennent, et enfin de tous les matériaux et des terrains achetés par lui ; le dernier enchérisseur assumera ainsi l'exécution de tous les engagements incombant au concessionnaire évincé.

Le concessionnaire évincé recevra du nouveau concessionnaire la valeur que l'adjudication aura ainsi déterminée pour les dits objets, après toutefois déduction des frais. Si la susdite adjudication n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée après un délai de six mois, et avec une réduction convenable de prix ; et si cette seconde tentative reste également sans résultat, le concessionnaire sera définitivement déchu de ses droits à la présente Concession, et les objets mis en adjudication deviendront sans aucun paiement la propriété de l'Etat.

Le cautionnement non encore restitué sera acquis au Gouvernement.

Art. 21. — En cas de rachat de la ligne par le Gouvernement Impérial, conformément à l'Art. 17 de la Convention, les locomotives, wagons, chariots, combustible et enfin tous les objets mobiliers et le matériel roulant servant à l'exploitation et existant à l'époque du rachat, seront de même achetés, à dire d'experts, par le Gouvernement Impérial.

Art. 22. — A l'expiration de la Concession le concessionnaire devra, sans aucun paiement, livrer en bon état et libre de toute dette et engagement, au Gouvernement Impérial, les stations et voies de chargement et de déchargement ainsi que les bâtiments d'exploitation tels que barraques et maisons destinées aux agents chargés du contrôle de l'inspection et de la perception, les machines fixes et enfin tous les objets immobiliers et ne servant pas au transport. Quant aux machines, wagons, chariots, matériel de construction et de réparation, combustibles, et enfin tous les objets mobiliers servant à l'exploitation, ils seront achetés, à dire d'experts, par le Gouvernement Impérial. Toutefois le Gouvernement Impérial ne sera tenu de prendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation pendant six mois.

Dans le cas où, cinq années avant l'expiration de la Concession, le Gouvernement Impérial constaterait que le chemin de fer ne se trouve pas dans un état de bon entretien, il sera fait une mise en demeure au concessionnaire, et un délai lui sera accordé pour mettre la voie en bon état d'entretien. Si cette mise en demeure n'amène pas de résultat, le Gouvernement prendra en main l'exploitation de la ligne et de ses dépendances et fera exécuter d'office, aux frais du concessionnaire les réparations nécessaires pour mettre la voie en bon état. Les frais de réparation seront pris sur les recettes de la ligne ; en cas d'insuffisance des recettes, le concessionnaire sera tenu d'y suppléer.

TITRE IV.

Tarifs et conditions relatifs au transport des voyageurs et des marchandises.

Art. 23. — K ~~Les~~ droits de transports que le concessionnaire, ~~en vertu de l'Art. 13 de la Convention~~, est autorisé à percevoir, sont déterminés par les tarifs maximum ci-dessous qui ne seront dépassés en aucun cas sans l'autorisation du Gouvernement Impérial. Ces tarifs une fois abaissés pourront être relevés par le concessionnaire dans la limite du maximum, après l'approbation du Gouvernement Impérial, et après un avis préalable d'un mois. De même, en cas d'abaissement de ces tarifs, il en sera donné avis trois jours à l'avance.

K depuis la récepti
visoire de chaque
du chemin de fer,

TARIF I.

Voyageurs.

Par tête et par kilomètre (Trains mixtes et de voyageurs).

1ère Classe	27	Paras
2ème Classe.	20	»
3ème Classe.	13	»

Les voyageurs transportés par trains de grande vitesse composés de wagons de 1re et 2me classe, paieront une surtaxe de 30 %. Les enfants jusqu'à l'âge de trois ans, portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent, seront transportés gratuitement ; à partir de trois ans jusqu'à sept ans, ils paieront la demi-taxe et occuperont place entière ; toutefois deux enfants ne pourront dans un compartiment, occuper plus d'une place entière.

TARIF II.

Bagages.

Tout voyageur muni de son billet a droit au transport gratuit de 30 kilog. de bagages ; les enfants payant demi-place n'auront droit à la gratuité que pour 20 kilogrammes.

Les objets encombrants qui, sous une capacité de 30 décimètres cubes, pèseraient moins de 7 kilog. seront assujettis au paiement du double de la taxe indiquée au tarif.

Frais accessoires.

En outre de la taxe du tarif, il sera perçu : — 1° un droit d'enregistrement de 20 paras par lettre de voiture de tout bagage, qu'il excède ou non le poids réglementaire de 30 kilog ; — 2° un droit d'entreposage de 5 paras par jour pour tout colis non enlevé par le destinataire après l'arrivée des trains ; — 3° un droit de 20 paras par fraction indivisible de 100 kilog. pour tout pesage supplémentaire effectué sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire, si ce pesage est conforme à la déclaration de la Compagnie.

TARIF III.

Chiens.

Les chiens transportés dans les trains de voyageurs ou les trains mixtes paieront 4 paras par kilomètre ; ~~la perception de cette taxe sera calculée sur la base d'un parcours qui ne sera pas inférieur à 8 kilomètres.~~

Frais accessoires.

En outre de la taxe du tarif il sera perçu par tête : — 1° uu droit d'enregistrement de 20 paras ; — 2°. un droit de 5 piastres par jour pour tout chien non réclamé par le destinataire et mis en fourrière par les soins de la Compagnie.

TARIF IV.

Objets expédiés par grande vitesse.

Il sera perçu :

1 para par kilomètre et par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Tout objet qui, sous un volume de 30 décim. cubes, pèserait moins de 7 kilog. sera assujetti au paiement de la double taxe du tarif. ~~Cette double taxe sera calculée pour un parcours de 8 kilomètres au moins.~~

Frais accessoires.

En dehors des tarifs, il sera perçu : — 1o un droit d'enregistrement de 20 paras pour chaque expédition ; — 2o un droit de manutention de 4 paras par fraction indivisible de 10 kilog. ; — 3o un droit d'entreposage de 10 paras par jour, par fraction indivisible de 50 kilog. pour tout objet qui, pour quelque cause que ce soit, ne serait pas enlevé dans les 24 heures après l'envoi de la lettre d'avis au destinataire, s'il demeure dans la localité d'arrivée, et dans les 36 heures, s'il demeure dans une autre localité ; — 4o un droit de 20 paras par fraction indivisible de 100 kilog. pour tout pesage supplémentaire fait sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire, et dont le résultat serait conforme à la déclaration de la Compagnie.

TARIF V.

Paquets, colis et objets pesant moins de 25 kilog. expédiés par grande vitesse.

Pour chaque paquet ou colis, il sera perçu, pour les premiers 30 kilomètres une taxe de 3 piastres, y compris les droits d'enregistrement et de manutention, et 20 paras pour chaque 15 kilomètres en sus.

Frais accessoires.

En dehors de cette taxe, il sera perçu : — 1o un droit d'entrepôt de 10 paras pour les paquets et colis qui, pour

quelque cause que ce soit, ne seraient pas enlevés dans les 24 heures suivant l'expédition de l'avis au destinataire, s'il demeure dans la localité d'arrivée, et dans les 36 heures, s'il demeure dans une autre localité ; — 2° un droit de 20 paras pour tout pesage supplémentaire effectué sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire, s'il a pour résultat de justifier la déclaration de la Compagnie.

TARIF VI.

Titres, espèces et objets de valeur.

L'or et l'argent, soit en lingots, soit en monnaies ou travaillés, le mercure, le platine, les bijoux, pierres précieuses et autres valeurs, paieront 2 paras par kilomètre et par fraction indivisible de 10 L. T. de valeur ; les droits de manutention et d'assurance sont compris dans ce tarif.

En outre pour chaque expédition, il sera perçu un droit d'enregistrement de 20 paras. Pour les petits parcours, il sera perçu 5 piastres par fraction indivisible de 10 L. T. de valeur y compris les frais accessoires.

TARIF VII.

Voitures et matériel roulant.

Par kilomètre	*Gde vitesse*	*Pte vitesse.*
Voitures à 2 ou 4 roues à une banquette	94 Paras	47 paras
» à 4 roues à deux banquettes	134 »	67 »

~~Le tarif sera perçu pour un parcours qui ne sera pas moindre de 8 kilomètres.~~

Frais accessoires.

En dehors de la taxe du tarif, il sera, pour toute expédition, perçu : — 1° un droit d'enregistrement de 20 paras ; — 2° des frais de manutention de 10 piastres par véhicule ; — 3° un droit de magasinage de 5 piastres par jour et par voiture ; ces droits de magasinage ne seront perçus que pour les voitures non réclamées par les destinataires 48 heures après l'arrivée du train. En outre, si les

objets se trouvant dans la voiture pèsent plus de 50 kilog., il sera perçu pour l'excédant de ces 50 kilog. la taxe prévue pour les marchandises de 2ème classe transportées à petite vitesse, et ce par fraction indivisible de 50 kilog.

TARIF VIII.

Bestiaux.

Par tête et par kilomètre.

	Gde vitesse	Pte vitesse.
1° Bœufs, vaches, taureaux, buffles, chameaux, chevaux et bêtes de trait	54 Paras	27 Paras
2° Veaux, ânes et porcs	18 »	9 »
3° Moutons, brebis et chèvres . . .	8 »	4 »

Ces taxes seront calculées pour un parcours qui ne pourra être inférieur à 8 kilomètres.

Frais accessoires.

En outre du tarif il sera perçu pour chaque expédition: — 1° un droit d'enregistrement de 20 Paras; — 2° un droit de fourrière de 5 Piastres par jour pour chaque tête de bétail non enlevé par le destinataire dans les 24 heures et parqué à ses risques et périls, et ce sans préjudice des frais de fourrage à réclamer en outre.

TARIF IX.

Marchandises transportées à petite vitesse par tonne et par kilomètre.

1ère CLASSE.

Armes, bois de menuiserie et de teinture et autres bois de valeur, chandelles, boissons spiritueuses, cuivres, cotons, café, colle de poisson, matériel de carrosserie, cuirs, drogues, denrées coloniales, duvet, étoffes, épiceries, fers ouvrés, faïences, fruits, fonte travaillée, métaux bruts ou travaillés, garance, miroiteries, huiles d'olive et autres, herbes, instruments de musique, meubles, objets de librairie, plombs

ouvrés, plumes en fer, porcelaines, plantes, fourrures, suifs, soieries, sucre, verres à glace, stéarine, vinaigre, vins, verres de table, carreaux, lainages, livres, thé, tabacs, 35 Paras.

2me CLASSE.

Ardoises, charpente, bitume, coke, charbon de bois, chanvre, fer brut et fondu, fers en barres et en plaques, toiles, minerais, planches, marbres bruts, madriers, pierres de taille, poissons salés, plomb en saumon, viandes salées, légumes conservés, ... 27 Paras.

3me CLASSE.

Terre glaise, briques, tuiles, pailles, son, bois à brûler, cailloux, riz, céréales, chaux, charbon de terre, cendres, farines, fumiers, pierres de maçonnerie, argile, plâtre, terres à chaux, pavés et autres, sel, sables et légumes frais, 22Paras.

~~Pour les céréales, blés, orges, avoines, maïs et riz transportés par charges égales ou supérieures à 5000 kilogrammes, le présent tarif sera réduit de 50 pour 100.~~

La taxe à percevoir sera calculée par fraction indivisible de 50 kilog. ~~et pour un parcours qui ne sera pas inférieur à 8 kilomètres.~~

Frais accessoires.

En dehors du tarif, il sera perçu pour chaque expédition : — 1° un droit d'enregistrement de 20 Paras ; — 2° 9 Piastres par tonne, c'est-à-dire 18 Paras par fraction indivisible de 50 kilog. si la manutention est opérée par les soins du concessionnaire ; — 3° un droit de magasinage de 10 Paras, par jour et par fraction indivisible de 50 kilog. pour les marchandises non enlevées dans les 48 heures qui suivront la mise à la poste de la lettre d'avis au destinataire ; — 4° un droit de 20 Paras par fraction indivisible de 100 kilog. pour tout pesage supplémentaire opéré sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire et dont le résultat serait reconnu conforme au premier pesage.

OBSERVATIONS.

Les taxes du présent tarif ne sont pas applicables aux masses indivisibles pesant plus de 3000 kilog. ; pour toute

masse indivisible pesant de 3000 à 5000 kilog. le présent tarif sera augmenté de moitié. La Cie ne pourra être tenue de transporter des masses indivisibles pesant plus de 5000 kilog. et nécessitant l'emploi d'un matériel spécial ; si elle prend sur elle le transport et le factage de masses de ce poids, les frais et conditions de transport et de factage seront déterminés de gré à gré par les deux parties.

TARIF X.

Assurances.

Les marchandises assurées paieront les frais supplémentaires d'assurance suivants :

Marchandises d'une valeur de 500 Ptres et transportées à Pte vitesse 1 Ptre 20 Paras

Marchandises d'une valeur de 500 Ptres et transportées à Gde vitesse 4 Ptres

Bagages de voyageurs, voitures, chevaux et autres d'une valeur de 1000 Ptres 2 Ptres

TARIF XI.

Trains Spéciaux.

Taxe à percevoir par kilomètre.

Locomotive avec Wagon de sûreté	Ptres.	15
Wagon salon	»	10
Wagon à voyageurs	»	5
Wagon ordinaire.	»	2,20
Pour tout essieu en plus de 2 essieux par wagon	»	2,20
Pour chaque demi-heure d'attente en plus du temps indiqué dans l'itinéraire	»	460,00
Minimum à percevoir par kilomètre pour un train spécial.	»	35,00
Minimum à percevoir pour tout train spécial .	»	700,00

Si la taxe à percevoir des voyageurs, bêtes et bagages transportés par train spécial est inférieure à la taxe qu'au-

rait produite le tarif par train ordinaire, le concessionnaire pourra appliquer le tarif ordinaire.

Art. 24. — Pour les évaluations à faire conformément aux tarifs spécifiés plus haut et à ceux à intervenir, le para est considéré comme la 40ème partie de la piastre, et la piastre comme la 100ème partie de la Livre Turque.

Toutefois le concessionnaire sera tenu d'accepter toutes les monnaies ayant cours dans l'Empire, au change fixé par le Trésor.

Art. 25. — Tous bestiaux, marchandises, objets et céréales, non spécifiés dans les articles précédents, seront assimilés, pour la perception de la taxe, à la classe avec laquelle ils ont le plus de rapport. Toute contestation résultant de l'assimilation de ces objets sera réglée par le Gouvernement Impérial.

Art. 26. — Tous les tarifs, qu'ils soient généraux, spéciaux ou proportionnels ou différentiels sont applicables à tous les voyageurs et expéditeurs sans distinction. En outre, ces tarifs, avant d'être appliqués, seront soumis à l'approbation du Gouvernement Impérial.

Art. 27. — Il est formellement interdit au concessionnaire de passer tout traité particulier ayant pour objet d'accorder des réductions des prix indiqués dans les tarifs. Toutefois cette interdiction ne s'applique ni aux traités à passer avec le Gouvernement Impérial ni aux réductions à accorder pour le transport des pauvres et des indigents.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES.

Art. 28. — En temps de paix comme en temps de guerre le concessionnaire mettra à la disposition du Gouvernement Impérial, sur la réquisition des autorités militaires, toutes les voitures et autre matériel et moyens de transports toutes les fois que le Gouvernement aura à expédier par le chemin de fer, soit isolément soit en corps, des militaires appartenant à l'armée de terre, à la flotte, à la police et à la gendarmerie, ainsi que des zaptiés et volon-

taires, leurs bagages et leurs bêtes, toutes sortes de matériel, munitions de guerre et approvisionnements. Au besoin, le Gouvernement pourra même, prendre en main la direction de la ligne avec son matériel. Ces expéditions seront faites, tant en temps de paix qu'en temps de guerre, qu'elles soient effectuées par le concessionnaire ou par le Gouvernement occupant la ligne au tiers du tarif; de même les militaires, le matériel et autres objets expédiés par le Gouvernement, par les trains des voyageurs, seront également transportés au tiers du tarif.

Art. 29. — Le Gouvernement jouira aussi d'une réduction à moitié taxe pour le transport des détenus et condamnés ainsi que de leur gardiens ; à cet effet le concessionnaire sera tenu de mettre à sa disposition, lorsqu'il le requerra, le nombre de compartiments nécessaires dans les voitures de deuxième ou troisième classe, des trains ~~ordinaires~~. de voyageurs et mixtes

Art. 30. — Les fonctionnaires ou agents du Gouvernement chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance de la construction et de l'exploitation du chemin de fer, ainsi que les employés de l'Administration des télégraphes et les agents qui auront à exercer une surveillance sur le chemin de fer dans l'intérêt de la perception des droits de douane ou autres impôts, seront transportés gratuitement dans les voitures de la Compagnie.

Art. 31. — La Compagnie est tenue d'effectuer gratuitement, dans les trains ~~ordinaires~~ mixtes et des voyageurs, le transport de valises postales plombées accompagnées des agents nécessaires au service ; à cet effet, elle réservera, dans chaque train de voyageurs, un ou plusieurs compartiments de voitures de 2ème classe, suivant qu'elle en sera requise par le Gouvernement.

Art. 32. — Le concessionnaire ne pourra pas modifier ses horaires avant d'en avoir obtenu l'autorisation du Gouvernement Impérial. Toutefois, si le Gouvernement désirait faire composer des trains spéciaux, ou modifier les horaires des trains ordinaires, il en donnera avis 48 heures d'avance par écrit au concessionnaire.

Signé le Concessionnaire

STATUTS.

Les soussignés.

A.

B.

C.

D.

En vue de réaliser la Concession accordée à M. A............ ....sus nommé par Firman en date du .... pour la construction, l'adminisration et exploitation de .... accordée par le Gouvernement Impérial et des engagements qu'elle comporte, forment une Société Anonyme qui sera soumise aux clauses et conditions suivantes :

TITRE I.

Formation et objet de la Société, dénomination, siège.

Art. 1. — Il est formé entre les soussignés et tous les propriétaires des actions ci-après créées une Société Anonyme Ottomane ayant pour objet de construire, d'administrer et exploiter, selon la convention et le cahier des charges ci-annexés, ...
. . . .

Art. 2.— La Société prend la dénomination de .... et sera soumise aux lois et règlements de l'Empire en qualité de Société Ottomane.

Art. 3. — La Société a son siège à Constantinople, et pourra établir des succursales dans toute autre ville de l'Empire Ottoman ou à l'étranger.

Art. 4. — La durée de la Société est fixée à . . . . terme de la concession, sauf le cas de dissolutiou anticipée ou de prorogation.

TITRE II.

Apport et transfert de la concession à la Société.

Art. 5. — M. A, ... apporte à la Société la concession qui lui a été octroyée par le Gouvernement Impérial Ottoman avec tous les droits, privilèges et avantages y attachés ou en dérivant, et la Société devient titulaire et propriétaire de la dite Concession, et se trouve substituée à tous les droits et obligations du concessionnaire. Remise sera par lui faite à la Société de tous les Firmans, Conventions, actes et documents quelconques concernant la concession.

Art. 6. — Le fonds social est fixé à ....
divisé en.............................actions de............................
..........livres.

Il pourra être augmenté de moitié par l'Assemblée Générale.

Art. 7. — La Société ne sera définitivement constituée qu'après la souscription de la totalité du capital et le versement du premier dixième de ce capital.

Des certificats provisoires constatant les versements seront remis aux souscripteurs pour être échangés contre des titres définitifs après le versement de la moitié du capital.

Les actions seront libellées d'une part en turc et de l'autre en français ou en toute autre langue.

Les 90 % restants seront appelés au fur et à mesure des besoins de la Société, conformément aux décisions du Conseil d'Administration et après avis inséré, 30 jours d'avance au moins, dans plusieurs journaux officiels ou non, se publiant à Constantinople ou dans d'autres pays.

Art. 8. — Les titres sont nominatifs jusqu'au paiement de la moitié du montant des actions; leur négociation ne peut avoir lieu avant le versement du premier 10me. La négociation s'opère par un transfert sur les registres de la Société signé par le cessionnaire et le cédant et l'un des administrateurs ; mention de ce transfert est faite sur le titre.

Après leur libération de moitié les actions seront au porteur.

Art. 9. — Toute action est indivisible à l'égard de la Société qui n'en reconnaît aucun fractionnement.

Les héritiers ou ayant-cause d'un actionnaire ne peuvent, pour quelque motif que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la Société, ni s'immiscer en aucune manière dans son administration; ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'Assemblée Générale.

Art. 10.— Tout versement en retard porte intérêt de plein droit en faveur de la Société à raison de 6 % par an, à compter du jour de l'exigibilité et sans aucune mise en demeure.

Art. 11.— A défaut de paiement des versements à leurs échéances, la Société poursuit les débiteurs et peut faire vendre les actions en retard.

A cet effet, les numéros de ces actions sont publiés comme défaillants par la voie des journaux, et quinze jours après cette publication, il est procédé à la vente des actions pour le compte et aux risques et périls du retardataire, sans aucune mise en demeure ni formalité judiciaire; cette vente a lieu dans les bourses de Constantinople et de X..., si les actions sont cotées, et, dans le cas contraire, aux enchères publiques.

Les titres ainsi vendus deviennent nuls de plein droit; il en est délivré aux acquéreurs de nouveaux sous les mêmes numéros.

Le prix de la vente s'impute dans les termes de droit sur ce qui est dû à la société par l'actionnaire exproprié, qui reste passible de la différence ou profite de l'excédant.

TITRE III.

Administration de la Société.

Art. 12.— La Société est administrée par un Conseil d'Administration composé de 5 à 11 membres nommés par l'Assemblée Générale.

Toutefois, les premiers Administrateurs seront les per-

sonnes ci-après désignées dont la nomination ne sera pas soumise à l'approbation de l'Assemblée Générale, et dont les fonctions ne dureront que 3 ans.

1ère
2ème
3ème

Art. 13. — A l'expiration du mandat du conseil statutaire, le renouvellement par un ou deux des membres du Conseil d'Administration se fera pour la première fois par voie de tirage au sort, et ensuite par voie d'ancienneté.

Les membres sortants peuvent toujours être réélus.

Art. 14. — Le Conseil d'Administration se réunit aussi souvent que l'intérêt de la Société l'exige et au moins une fois par mois. La présence de plus de la moitié des membres au moins est nécessaire pour la validité des délibérations.

Les délibérations sont prises à la majorité des voix des membres présents. En cas de partage la proposition est renvoyée au conseil suivant et alors, en cas de nouveau partage, elle est rejetée.

Art. 15.— Les délibérations sont constatées par des procès-verbaux transcrits sur un registre spécial et signés par les Administrateurs qui y ont pris part. Les copies ou extraits de ces délibérations, pour faire foi, doivent être signés par le Président du Conseil ou celui qui le remplace.

Art. 16.— Chaque Administrateur doit être propriétaire de . . . . actions inaliénables pendant la durée de ses fonctions; elles seront frappées d'un timbre indiquant l'inaliénabilité et déposées dans la caisse sociale.

Art. 17. — En cas de vacance par décès, démission ou autre cause, le Conseil pourvoit provisoirement au remplacement jusqu'à la prochaine Assemblée Générale qui procède à l'élection définitve.

Art. 18. — Chaque année le Conseil nomme parmi ses membres un président et un vice-président.

En cas d'absence du président et du vice-président, il

désigne celui de ses membres qui doit remplir les fonctions de président.

Art. 19.— Les Administrateurs qui résident à l'étranger et ceux qui seront accidentellement absents, peuvent se faire représenter dans les délibérations par un de leurs collègues sans que celui-ci puisse réunir plus de deux votes y compris le sien.

Art. 20.— Le Conseil a les pouvoirs les plus étendus pour l'administration des biens et affaires de la Société; il peut même transiger et *compromettre*, il arrête les comptes qui doivent être soumis à l'Assemblée Générale et propose les répartitions de dividendes.

Le président du Conseil d'Administration représente, soit personnellement, soit par un mandataire, la Société en justice tant en *demandant* qu'en *défendant* .

Art. 21. — Le Conseil peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs à un ou plusieurs de ses membres, par un mandat spécial, pour des objets déterminés ou pour un temps déterminé.

Il peut aussi les déléguer, pour l'expédition des affaires courantes, à une ou plusieurs personnes prises en dehors de son sein.

Art. 22. — Les Administrateurs reçoivent des jetons de présence dont la valeur est fixée par l'Assemblée Générale, indépendamment de la quote-part qui leur est allouée dans les bénéfices nets.

TITRE IV.

Assemblée Générale.

Art. 23. — L'Assemblée Générale régulièrement constituée représente l'universalité des actionnaires.

Art. 24. — Il est tenu une Assemblée Générale ordinaire chaque année dans le courant de.................................... Le lieu de la réunion est fixé par le Conseil d'Administration.

Art. 25. — L'Assemblée Générale se compose des actionnaires qui possèdent, soit à titre de propriétaire, soit à

titre de mandataire, ... d'actions au moins.

Tout membre de l'Assemblée Générale a droit à autant de votes qu'il possède, comme propriétaire ou mandataire, de fois.................... actions, mais sans qu'il puisse jamais réunir plus de .... voix.

Art. 26. — Les convocations doivent être faites par un avis annoncé par la voie de la presse, un mois au moins avant l'époque de la réunion, ainsi qu'il est indiqué à l'Article...........................

Art. 27 — L'Assemblée est régulièrement constituée lorsque les membres présents ou représentés réunissent le quart du fonds social.

Pour vérifier si le quart du fonds social est représenté, tous les actionnaires ayant droit de prendre part à l'Assemblée sont invités par les avis de convocation à déposer leur titres dans les dix jours aux lieux indiqués par le Conseil.

Si à la première réunion le nombre d'actions représentées n'est pas suffisant, une nouvelle Assemblée est convoquée, et elle délibère valablement quelle que soit la portion du capital représentée par les actionnaires présents, mais seulement sur l'ordre du jour de la première convocation.

Cette nouvelle réunion doit avoir lieu quinze jours au moins et un mois au plus d'intervalle et les convocations ne peuvent être faites que 20 jours à l'avance.

Art. 28. — L'Assemblée Générale est présidée par le président du Conseil, ou à son défaut par un administrateur désigné par le Conseil.

Deux des plus forts actionnaires présents remplissent les fonctions de scrutateurs.

Le bureau désigne le secrétaire.

Art. 29. — Les délibérations sont prises à la majorité des voix.

L'ordre du jour est arrêté par le Conseil.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

~~Art. 15. — Le chemin de fer devra être construit dans toutes~~ ses parties de manière à permettre un service d'exploitation régulier à la vitesse moyenne de 35 kilomètres à l'heure, arrêts compris.

Art. 16. — Les locomotives, voitures à voyageurs, wagons à marchandises et, en général, toutes les parties du matériel roulant devront être construits d'après les meilleurs modèles en usage.

Les voitures à voyageurs seront de trois classes, l'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra une plaque indiquant le nombre des places de ce compartiment.

~~Des compartiments seront réservés aux femmes voyageant seules.~~

Art. 17. — Le concessionnaire entretiendra toujours en bon état la ligne et ses dépendances, ainsi que le matériel fixe et roulant, de manière que la circulation sur toute son étendue soit toujours facile et sûre; il aura soin d'écarter constamment toute cause qui pourrait donner lieu à des accidents.

Si le concessionnaire fait preuve de négligence ou apporte des retards dans l'exécution des présents engagements, il lui sera fait une mise en demeure, et si, dans l'espace d'un mois à partir de la date de la mise en demeure, il ne s'est pas conformé à cette mise en demeure, le Gouvernement Impérial y pourvoira d'office aux frais du concessionnaire, et procédera aux travaux de réparations nécessaires; les frais de ces travaux seront pris sur les revenus de la ligne, et en cas d'insuffisance le concessionnaire sera tenu de les parfaire.

~~Art. 18. — Le concessionnaire sera tenu de faire circuler chaque jour et dans chaque sens de la ligne au moins un train de~~

Art. 34. — Les décisions de l'Assemblée Générale, prises en conformité des présents Statuts, sont obligatoires même pour les actionnaires absents ou dissidents.

TITRE V.

Inventaires et comptes annuels.

Art. 35. — L'année sociale commence le 1er Janvier et finit le 31 Décembre.

Par exception le 1er exercice comprendra le temps écoulé entre la constitution définitive de la Société et le 31 Décembre suivant.

A la fin de chaque année sociale il est dressé par les soins du Conseil un inventaire général de l'actif et du passif.

Cet inventaire ainsi que le bilan et les comptes sont mis à la disposition des commissaires 40 jours avant l'Assemblée Générale annuelle. Ils sont ensuite présentés à l'Assemblée.

Tout actionnaire ayant droit de prendre part à l'Assemblée peut en prendre communication.

TITRE VI.

Partage des bénéfices et amortissement.

Art. 36. — Sur les bénéfices nets annuels il est prélevé :

1° — . . . . . % pour être payés à titre d'intérêt à toutes les actions sans distinction.

2° — . . . . . % pour le fonds de réserve.

L'excédant est réparti dans la proportion suivante :

3° — . . . . . % aux Administrateurs par parties égales.

4° — . . . . . % aux Actionnaires à titre de dividende.

Art. 37. — L'Assemblée Générale pourra prélever chaque année. . . % sur les bénéfices nets pour amortir un nombre déterminé d'actions à échoir par voie de tirage au sort. Les actions amorties continueront à jouir du dividende; mais n'auront pas droit à l'intérêt.

TITRE VII.

Fonds de réserve.

Art. 38. — Le fonds de réserve se compose de l'accumulation des sommes prélevées sur les bénéfices annuels, en conformité de l'Art. 36.

Il est destiné à faire face aux dépenses extraordinaires ou imprévues.

Lorsque le fonds de réserve aura atteint le 10ème du fonds social le prélèvement sera suspendu.

Art. 39. — En cas d'insuffisance des produits d'une année pour donner un intérêt ou dividende de. . . % par action, la différence peut être prélevée sur le fonds de réserve.

Art. 40. — A l'expiration de la Société et après la liquidation de ses engagements le fonds de réserve sera partagé entre toutes les actions.

TITRE VIII.

Prorogation, Dissolution, Liquidation.

Art. 41. — Le Conseil d'Administration peut, à toute époque et pour quelque cause que ce soit, proposer à l'Assemblée Générale, convoquée à cet effet, la prorogation, la dissolution et la liquidation de la Société, ainsi que tout projet de fusion avec d'autres sociétés. Toutefois la proro-

TITRE IV.

TARIFS ET CONDITIONS RELATIFS AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 21. — Les droits de transports que le concessionnaire, en vertu de l'Art. 13 de la Convention, est autotisé à percevoir, son déterminés par les tarifs maximum ci-dessous qui ne seront dépassés en aucun cas sans l'autorisation du Gouvernement Impérial. Ces tarifs une fois abaissés ne pourront être relevés par le concessionnaire dans la limite du maximum qu'après ~~l'approbation du Gouvernement Impérial, et après~~ un avis préalable d'un mois. De même en cas d'abaissement de ces tarifs, il en sera donné avis trois jours à l'avance.

TARIF I.

Voyageurs.

Par tête et par kilomètre (Trains mixtes et de voyageurs).

1ère Classe.	30 ~~27~~	Paras
2ème Classe.	20	»
~~3ème Classe~~	~~12~~	~~»~~

Les voyageurs transportés par trains de grande vitesse composés de wagons de 1re et 2me classe, paieront une surtaxe de 30 %. Les enfants jusqu'à l'âge de trois ans, portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent, seront transportés gratuitement ; à partir de trois ans jusqu'à sept ans, ils paieront la demi-taxe et occuperont place entière ; toutefois deux enfants ne pourront dans un compartiment, occuper plus d'une place entière.




Hoover Institution Library
3 6105 070 804 088